



Sammlung betrieblicher Vorschriften (SbV)

Strecke (Klein)Engstingen – Schelklingen
(Nebenbahn)
- *Schwäbische Alb Bahn (SAB)*-

Gültig ab 01.05.2011
mit Bekanntgabe 1 gültig ab 01.10.2011
- *Neuausgabe* -

Bad Urach, 17.08.2011

aufgestellt:

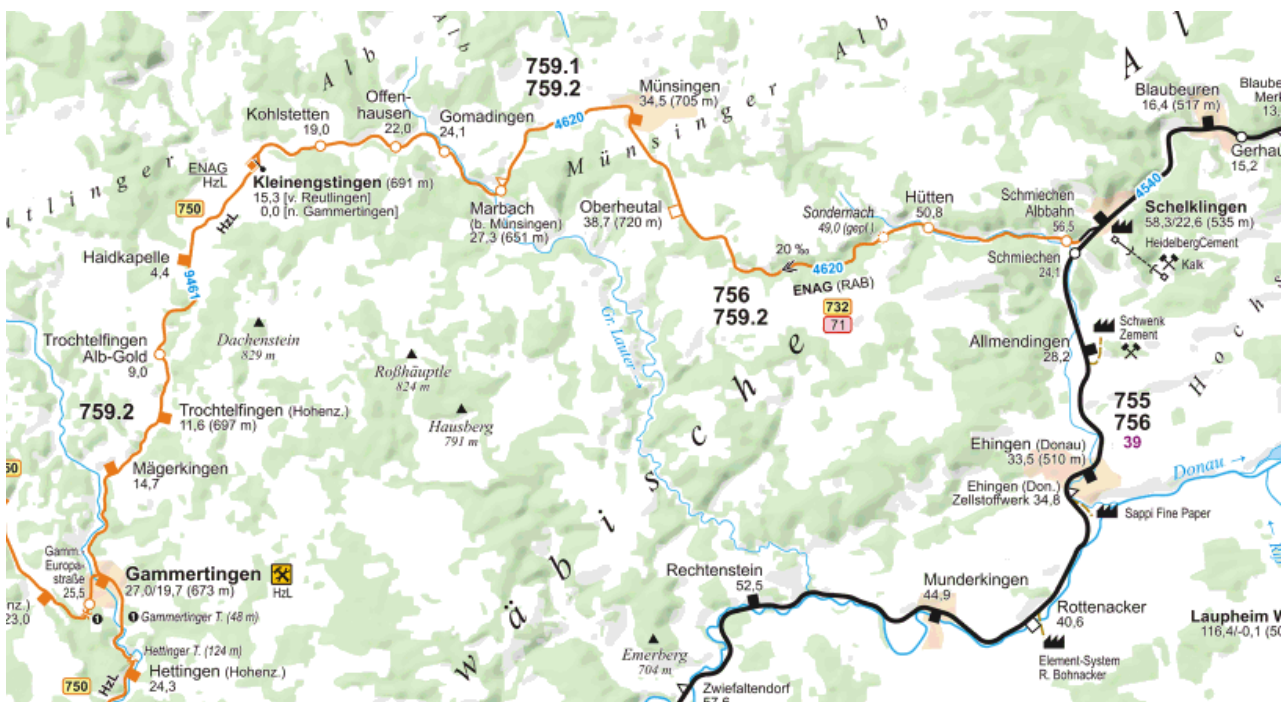


(Jochen Heer; stv. EBL)

Prüfungen / Berichtigungen

Nummer der Berichtigung	Gültig ab	berichtigt / geprüft	
		am	durch
Neuausgabe	01.05.2011		alle Änderungen sind eingearbeitet
Bekanntgabe 1	01.10.2011		alle Änderungen sind eingearbeitet

Lage im Netz



Verteilungsplan

(1)	Oberste Aufsichtsbehörde (OAB)			1x
	Technische Aufsichtsbehörde (LEA)			1x
	Eisenbahnbetriebsleiter (EBL)			1x
	Örtlicher Betriebsleiter (öBL)			1x
	Stellvertreter des EBL			2x
	Stellvertreter des öBL			2x
	Geschäftsstelle ENAG			1x
	Betriebsstellen	ZL	Bf Schelklingen	1x
		öBb	Bf Münsingen	1x
	DB Netz AG		Nmg Tübingen	1x
			Nmg Ulm	1x
	EIU mit Anschlussvertrag	HzL	Hechingen	1x
		DB Netz AG	Regionalnetz Ulm	1x
	EVU mit Nutzungsvertrag	SAB	Münsingen	1x
		HzL	Hechingen	2x
		NeSA	Rottweil	1x
		RAB	Ulm	3x
				22
(2)	zugänglich zu machen den übrigen Betriebsbediensteten			

Inhaltsverzeichnis	Seite
Vorbemerkungen	5
FV – NE	
1. Abschnitt Allgemeines	6
2. Abschnitt Fahrdienst auf Betriebsstellen	11
3. Abschnitt Zugfahrdienst	20
4. Abschnitt Rangierdienst	24
Anlagen zu FV-NE	27
Anhänge zu FV-NE	27
 Zusätzliche Bestimmungen zu sonstigen Betriebsvorschriften:	
a) Eisenbahnsignalordnung (ESO)	29
b) BUVO-NE	31
c) SIG-VB-NE	32
d) BÜV-NE	34
e) VBD – NE	34
f) Obri-NE	35
g) GGVSEB	36
h) Unfallverhütungsvorschriften (UVV)	37
Sonstige Bestimmungen	38
Anlagen zur SbV	41

Vorbemerkungen

- **Für den Betriebsdienst auf der Strecke (Klein)Engstingen – Schelklingen gelten nachstehende Vorschriften und Dienstanweisungen:**

Eisenbahn – Bau – und Betriebsordnung	(EBO)
Eisenbahnsignalordnung /Signalbuch Ril 301	(ESO)
Fahrdienstvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen	(FV – NE)
Vorschrift für Bremsen und Druckbehälter der NE	(VBD – NE)
Betriebsunfallvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen	(BUVO – NE)
Vorschrift für die Sicherung der Bahnübergänge bei Nichtbundeseigenen Eisenbahnen	(BÜV – NE)
Dienstanweisung für Mitarbeiter von Verkehrsunternehmer Nichtbundeseigenen Eisenbahnen	(DMV)
Sammlung der Beschreibung technischer Bü – Sicherungsanlagen	(StBÜS)
Oberbau – Richtlinien für Nichtbundeseigene Eisenbahnen	(Obri – NE)
Vorschrift für die Bedienung von Signalanlagen für Nichtbundeseigene Eisenbahnen	(Sig-VB-NE)
Unfallverhütungsvorschriften der Berufsgenossenschaft der Straßen-, U-Bahnen und Eisenbahnen	(UVV)
Gefahrgutverordnung Straße Eisenbahn Binnenschifffahrt	(GGVSEB)
Bestimmungen über sicherheitstechnische Maßnahmen nach Freiwerden gefährlicher Güter	(Ril 424 DB)
Notfallmanagement, Brandschutz (soweit der Nmg der DB betroffen ist)	(Ril 123 DB)

(2) Die Sammlung betrieblicher Vorschriften (SbV) enthält zusätzliche betriebliche Bestimmungen zu den Vorschriften und Dienstanweisungen unter (1).

- Der Inhalt ist gegliedert in

Teil A Zusätzliche Bestimmungen zu FV – NE

Teil B Zusätzliche Bestimmungen zu sonstigen Betriebsvorschriften

Anlagen

(4) Die Zusatzbestimmungen sind innerhalb der Abschnitte in der Reihenfolge der §§ der FV – NE und der übrigen Betriebsvorschriften sowie den Modulen des Signalbuches Ril 301 (ESO) geordnet.

(5) In den Vorschriften ist an den Stellen, zu denen die SbV zusätzliche Bestimmungen enthält, am Rand der Hinweis „SbV“ anzubringen.

(6) Berichtigungen werden vom EBL durch Berichtigungsblätter bekanntgegeben.

- Oberste Aufsichtsbehörde (OAB) ist das Ministerium für Umwelt und Verkehr Baden-Württemberg, technische Aufsichtsbehörde ist die Landeseisenbahnaufsicht (LEA)

Teil A

Zusätzliche Bestimmungen zu FV – NE

1. Abschnitt

Allgemeines

Zu § 1 (2) Zugmelde- und Zugleitbetrieb

Auf der Strecke (Klein)Engstingen-Schelklingen besteht Zugleitbetrieb. Zugleitstelle ist der Bahnhof Schelklingen der DB Netz AG.

Der Zugverkehr auf der Strecke (Klein)Engstingen bis Schelklingen wird wie folgt mittels zweier Betriebsverfahren geregelt:

1. Betriebsart a)

Zugleitbetrieb von (Klein)Engstingen bis Schelklingen
mit Sitz des ZL in Schelklingen für beide Streckenabschnitte

2. Betriebsart b)

Zugleitbetrieb von (Klein)Engstingen bis Münsingen und
von Münsingen bis Schelklingen
mit Sitz des ZL in Schelklingen für beide Streckenabschnitte

Der Bf Münsingen kann bei Betriebsart a) oder b) mit einem öBb besetzt sein, die Aufgaben des öBb können aber in einer Betriebsanordnung bzw. Fahrplananordnung auch auf einen Zf übertragen sein.

Eine Besetzung des Bf Münsingen mit öBb ist in der Regel nur bei Betriebsart b) oder bei einem Wechsel der Betriebsart vorgesehen.

In welche Form die Zugsicherung durchgeführt wird, wird in einer Betriebsanweisung bzw. Fahrplananordnung festgelegt.

Der Zugleiter in Schelklingen ist unter Postrufnummer: 07394 – 93398063 zu erreichen (mit Sprachspeicher).

Bei Störung dieser Postrufnummer auch unter der Postrufnummer 07394- 9337102 (ohne Sprachspeicher; daher nur in Ausnahmefällen erlaubt).

Zu § 1 (3) Zusätzliche Bestimmungen und Vorschriften

Bestimmungen, die nur vorübergehende Bedeutung haben oder bis zur Aufnahme in die SbV angeordnet werden, werden im Auftragsbuch bekanntgegeben. Ein Auftragsbuch führen der ZL Schelklingen und der Bf Münsingen. Bau- und / oder Betriebsanweisungen sowie Betriebsanordnungen sind in die „Mappe für besondere betriebliche Anweisungen-NE“ aufzunehmen. In dringenden Fällen sind mündliche oder fernmündliche Betriebsanweisungen zugelassen, die baldmöglichst schriftlich zu bestätigen sind.

Zu § 1 (6) Gemeinschaftsbetrieb

Der Einführungsbahnhof Schelklingen ist Bahnhof der DB-Netz AG. Ab Einfahrsignal G (km 57+367) beginnt der Betriebsführungsbereich der DB-Netz AG – es gelten hier deren Vorschriften.

Der Gemeinschaftsbetrieb im Bf (Klein)Engstingen mit der Hohenzollerischen Landesbahn (HzL) ist in Anlage 2a) geregelt.

Zu § 2 (3) Leitung des Betriebsdienstes

Es ist sind ein Eisenbahnbetriebsleiter (EBL) mit Stellvertretern und ein örtlicher Betriebsleiter (öBL) mit Stellvertretern eingesetzt. Der öBL ist zugleich fachlicher Vorgesetzter des Zugleiters.

EBL	Herr Joachim Kullanek	Telefon Mobil	07181 / 83414 0178 / 2391388
Vertreter EBL	Herr Baldur Baur	Telefon Mobil	07433 / 4369 0171 / 1911794
Vertreter EBL	Herr Jochen Heer	Telefon Mobil	07257 / 925483 0160 / 97488677
öBL	Herr Dietmar Baur	Telefon Mobil	0731 / 9387093 0160 / 8840606
Vertreter öBL	Herr Günther Hörnle	Telefon Mobil	07123 / 932629 0160 / 97455700
Vertreter öBL	Herr Bernd Weckler	Telefon Mobil	0160 / 97423878

Zu § 2 (4) Betriebsbedienstete

Alle im Betriebsdienst eingesetzten Mitarbeiter müssen entsprechend dem Ausbildungsplan für Eisenbahnbetriebsbedienstete der NE ausgebildet sein.

Die Befähigung ist vor dem EBL in schriftlicher, mündlicher und praktischer Form nachzuweisen. Der EBL hat diese Aufgabe auf den öBL übertragen.

Erstmalig eingesetzte Triebfahrzeugführer, Lokrangierführer und Kleinlokbediener haben diesen Nachweis vor einer von der OAB bestätigten Prüfungskommission zu erbringen.

Die körperliche Eignung und Tauglichkeit ist nach den Grundsätzen der EBO § 48 nachzuweisen.

Die festgestellte Befähigung ist in den Personalunterlagen zu vermerken.

Einmal jährlich haben alle Betriebsbediensteten an einem Fortbildungsunterricht teilzunehmen.

Der jeweilige Geschäftsbereich bzw. das jeweilige EVU trägt die Verantwortung für den ordnungsgemäßen Einsatz seiner Mitarbeiter.

Zu § 2 (9) Dienstübergabe

Durch den Zugleiter Schelklingen (der auch Fdl bei der DB Netz AG ist) werden getrennt für die NE geführt:

- Auftragsbuch
- Mappe „Besondere betriebliche Anweisungen“

Schriftstücke (Fplo, Beta usw.) sind bis zum Gültigkeitstag in der „Mappe für besondere betriebliche Anweisungen“ aufzubewahren und bei Erhalt sofort in das Merkblatt einzutragen. Beim Inkrafttreten sind sie am Arbeitsplatz aufzulegen.

Die Dienstübergabe erfolgt im Meldebuch für den Zugleiter.

Hierbei ist der Sprachspeicher gemäß „Bedienungsanleitung Kreutler CR6“ Seite 4 Dokumentationsrecorder Störungsanzeige auf einwandfreie Funktion zu prüfen.

Einmal täglich bei der ersten Zuglaufmeldung ist das Datum zu nennen (zwecks Aufzeichnung auf den Sprachspeicher).

Zu § 3 (2) Bahnanlagen, Bahnhöfe

Als Grenze zwischen den Bahnhöfen und der freien Strecke gelten die Trapeztafeln (Signal Ne 1).

Zu § 3 (11) Zugschlußstellen

Das Grenzzeichen der Einfahrweiche ist Zugschlußstelle bei Einfahrten, bei Ausfahrten der Standort der Trapeztafel (Signal Ne 1) oder wenn vorhanden (Bahnhöfe Münsingen und Oberheutal) die Rangierhalttafel (Signal Ra 10).

Zu § 3(13-15) Zugmeldestelle, Zugleitstelle, Zuglaufstellen und Zuglaufmeldestellen

Zugleitstelle ist der Bf Schelklingen, die Zugleitstelle ist zugleich Zugmeldestelle.

Zuglaufstellen sind:

Bf (u) (Klein)Engstingen (ENAG und HzL)
Hp (u) Kohlstetten
Hp (u) Offenhausen
Hp (u) Gomadingen
Bf (u) Marbach (b Münsingen)
Hp (u) Grafeneck
Bf (zeitw. u) Münsingen; teilw. mit öBb besetzt
Bf (u) Oberheutal
Hp (u) Sondernach
Hp (u) Hütten
Hp (u) Schiechen-Albbahn
Bf Schelklingen (DB Netz AG)

Zugleich Zuglaufmeldestellen sind Bf (u) (Klein)Engstingen, Bf (zeitw. u) Münsingen und Bf Schelklingen.

Nur die Bahnhöfe Bf (Klein)Engstingen, Bf Marbach b. M., Bf Münsingen und Bf Oberheutal verfügen über Trapeztafeln (Signal Ne 1).

Zu § 3 (19) Triebfahrzeuge

Als Kleinlokomotiven gelten Triebfahrzeuge mit Leistungen bis zu 600kW (820 PS).

Zu § 5 (2) Fahrpläne

An Fahrplänen werden folgende Dienstfahrpläne ausgegeben:

Bildfahrplan, Buchfahrplan, Streckenfahrplan, Fahrplananordnungen für Sonderzüge und Aushangfahrpläne (Abfahrtsplan).

Zu § 5 (3) Buchfahrplan

Es wird ein vom Muster der Anlage 3 der FV-NE abweichender Buchfahrplan verwendet (siehe Anlage 3e) zur SbV.

Zu § 5 (4) Fahrordnung

Die Fahrordnung im Bf Schelklingen wird in den Unterlagen der DB Netz AG geregelt.

Auf Zuglaufstellen, wenn erforderlich, in Spalte 6 des Buchfahrplanes

Zu § 5 (7) Verteilung der Fahrpläne

Der Eingang von Fahrplänen, Betra, La usw. ist vom Zugleiter sofort im Merkblatt einzutragen.

Eine Bestätigung an die versendende Stelle erfolgt nur sofern dies ausdrücklich vermerkt wird.

Zu § 5 (8) Merkblatt

Der Zugleiter führt ein Merkblatt für die Zugleitstrecke.
(siehe Anlage 3b) zur SbV)

Zu § 6 (2) Fahrdienstliche Unterlagen der Betriebsstellen

Der Zugleiter in Schelklingen führt das „Meldebuch für den Zugleiter“ nach Anlage 3a),

Auf den übrigen Betriebsstellen werden keine fahrdienstlichen Unterlagen vorgehalten.

Die Züge führen den Fahrtbericht nach Anlage 3c) zur SbV.

Zu § 6 (3) Fernsprechbuch

Der Bf Münsingen kann zeitweise mit einem örtlichen Betriebsbediensteten (öBb) besetzt sein. Der öBb führt dann ein Fernsprechbuch nach Anlage 3f) der SbV.

Zu § 6 (5) Nachweis der Dienstübergabe

Der Zugleiter Schelklingen hat bei Dienstübergabe diese im Meldebuch für den Zugleiter zu bescheinigen.

Der öBb meldet sich bei Aufnahme und bei Beendigung seiner Tätigkeit im Bf Münsingen beim ZL Schelklingen. Dies wird beim öBb im Fernsprechbuch (Anlage 3f) zur SbV) und beim ZL im Meldebuch (Anlage 3a) zur SbV) vermerkt.

2. Abschnitt

Fahrdienst auf den Betriebsstellen

Zu § 7 (1) Prüfung des Betriebsdienstes

Der öBL oder die benannten Vertreter prüfen fortlaufend das Meldebuch, Fahrtberichte und sonstige betriebliche Unterlagen stichprobenweise und bestätigen dies in diesen Unterlagen. Er hört auch den Sprachspeicher in Schelklingen stichprobenweise ab.

Die Triebfahrzeugführer sind mindestens einmal jährlich über die Bestimmungen und Vorschriften der NE – Strecke zu unterweisen, dabei ist vor Ort die Kenntnis und Beachtung der Bestimmungen zu prüfen und zu dokumentieren.

Fortbildungsunterricht über die Bestimmungen und Vorschriften der NE ist für Zugleiter und Triebfahrzeugführer einmal jährlich mindestens 6 Stunden zu erteilen.

Zu § 7 (5) Sichern der Reisenden; Bf Münsingen Gleise 1 und 2 bei Zugfahrten

Im Bf Münsingen befindet sich an den Gleisen 1 und 2 ein Reisendenübergang (BÜ-F) in km 34,602, der gemäß BÜV-NE durch Sicht und Umlaufsperrn gesichert ist. Es gelten die signalisierten Geschwindigkeiten.

Vor dem Befahren sind Benutzer erforderlichenfalls durch Zp1 zusätzlich zu warnen. Bei schlechter Sicht ist Zp 1 zu geben und ggf. mit Schritt zu fahren.

Hinweis:

Zugfahrten auf den Gleisen 4 und 5 und Zugfahrten über den Reisendenübergang (BÜ-F) in km 34,602 auf den Gleisen 4 und 5 sind in der Regel nicht gestattet. Auf den Gleisen 4 und 5 wird in der Regel nur rangiert. In einer Betriebs- oder Fahrplananordnung kann hiervon abgewichen werden.

Für Rangierfahrten sind die Regelungen unter SbV zu § 55 (2) Sichern höhengleicher Übergang im Bf Münsingen Gleise 1, 2, 4 und 5 getroffen.

Zu § 8 (2) Fahrdienstliche Aufträge und Meldungen

Alle fahrdienstlichen Aufträge und Meldungen werden im Regelbetrieb über Mobiltelefon abgewickelt. Die Mobiltelefone müssen dauernd eingeschaltet sein.

Der öBb in Münsingen kann Meldungen zwischen Münsingen und Schelklingen auch über Posttelefon abgeben.

Das Posttelefon beim ZL Schelklingen ist mit Sprachspeicher ausgestattet.

Zu § 9 (1) Schriftliche Weisungen für Züge

Das Ausstellen eines Befehls (Dauerbefehl) für mehrere Züge wird zugelassen. Der Dauerbefehl verliert seine Gültigkeit, so bald eine andere Leistung außerhalb der Schwäbischen Alb Bahn folgt.

Jedes Triebfahrzeug muss mit einem Befehlsblock (Anlage 10 – FV-NE) ausgestattet sein.

Die Befehle sind durch den Triebfahrzeugführer einfach auszufertigen und bis zur Erledigung im Führerraum sichtbar auszulegen. Nach Erledigung sind die Befehle dem Fahrtbericht beizugeben.

Neue Befehle werden vom ZL gegen Rückgabe des verbrauchten Blockes ausgegeben.

Verbrauchte Befehlsblöcke sind dem öBL zu übersenden und bei der Geschäftsstelle der ENAG drei Jahre aufzubewahren.

Zu § 10 (1) Zuglaufmeldungen

Auf den Zugleitstrecken sind Zuglaufmeldungen nach den Fahrplanunterlagen durchzuführen.

Der Zugführer führt den Fahrtbericht. Der ZL führt das „Meldebuch für den Zugleiter“.

Zuglaufmeldungen sind mit dem Wort „Zuglaufmeldung“ zu beginnen.

Zu § 10 (4) Fahranfrage und Fahrerlaubnis; nur Hp Sondernach

Der Mobilfunkempfang zwischen ZL Schelklingen und Zf ist nicht immer sicher gewährleistet.

Daher wird bis auf weiteres für Züge von Schelklingen nach Sondernach und zurück, die im Hp Sondernach wenden, folgendes Verfahren zugelassen:

Fahranfragen und Fahrerlaubnis für den Zug sind bereits vor Abfahrt des Zuges im Bf Schelklingen durchzuführen. Entsprechende Einträge im Fahrtbericht des Zf und im Meldebuch des ZL Schelklingen sind vorzunehmen.

Die Ankunft des Zuges im Hp Sondernach ist umgehend im Fahrtbereich zu vermerken. Die Ankunfts meldungen des Zuges für den Hp Sondernach sind nach Ankunft des Zuges Schelklingen nachzuholen. Entsprechende Einträge im Meldebuch des ZL Schelklingen sind vorzunehmen.

Zu § 10 (5) Ankunfts meldung

Die Ankunfts meldungen werden auf der jeweiligen Zuglaufstelle nach Erreichen des gewöhnlichen Halteplatzes abgegeben, sofern es im Fahrplan gefordert wird.

Für den Bahnhof Marbach b. Münsingen und für alle Haltepunkte gilt: Der gewöhnliche Halteplatz ist immer am Bahnsteig.

- Zu § 10 (8) Zugmeldungen über die Grenzen der Zugleitstrecke hinaus**
Zugmeldungen zwischen ZL Schelklingen und ZL Gammertingen (HzL) finden nur für Zugfahrten v.u.n. (Klein)Engstingen HzL statt. Der ZL Schelklingen trägt die Zugmeldung im Meldebuch nach Anlage 3a) zur SbV In der Spalte 8 „Meldungen und Vermerke“ ein.
- Zu § 11 (1) Anordnung zur Führung des Meldebuches**
Der Zugleiter führt das „Meldebuch für den Zugleiter“ nach Anlage 3a) zur SbV. Die Meldebücher sind nach Abschluß dem öBL zu übersenden und bei der Geschäftsstelle der ENAG drei Jahre aufzubewahren.
- Zu § 12 (1) Abweichungen vom Zugleitverfahren**
Auf der gesamten Strecke wird das Zugleitverfahren angewendet. Auch in der jeweiligen Betriebsart nach SbV zu §1 (2) Betriebsart a) oder b) ist kein Verzicht möglich.
- Zu § 12 (3) Fahren im Sichtabstand**
Das Fahren im Sichtabstand wird nicht zugelassen.
- Zu § 13 (1) Zugverspätungen**
Der Zugführer meldet Verspätungen von mehr als 10 Minuten an den Zugleiter.
- Zu § 14 (2) Prüfung des Fahrweges**
Bei Besetzung des Bf Münsingen mit einem öBb hat der öBb vor Abgabe der Meldung zu § 1(2) SbV über die Betriebsart a) bzw. b) oder einer Fahrwegsicherungsmeldung an den ZL Schelklingen den Fahrweg auf frei sein zu prüfen. Er vermerkt die Fahrwegsicherungsmeldung im Fernsprechbuch gemäß Anlage 3f) zur SbV.
Wenn der öBb seine Tätigkeit beginnt oder beendet, meldet er dem ZL Schelklingen die im Bf Münsingen eingestellte Betriebsart a) oder b) mit den Worten „Betriebsart (a) oder b)) ist eingestellt und Weichen sind verschlossen“. Er vermerkt die Meldung im Fernsprechbuch gemäß Anlage 3f) zur SbV.
Die Aufgaben des öBb können aber in einer Betriebsanordnung bzw. Fahrplananordnung auch auf einen Zf übertragen sein.
- Zu § 14 (4) Indirekte Fahrwegprüfung**
Die indirekte Fahrwegprüfung ist für alle Zuglaufstellen der Zugleitstrecke zugelassen.

Zu § 14 (5) Kennzeichnung besetzter Einfahrgleise

Es sind keine Hilfssperren erforderlich, da die Signale im Bf Münsingen außer Betrieb und als ungültig ausgekreuzt sind und nicht bedient werden dürfen. Das Stellwerk Münsingen dient nur der Fahrstraßensicherung - siehe hierzu Anlage 2c) zur SbV.

Zu § 15 (5) Handverschlüsse, Weichenschlüssel

Zu § 15 (10) Aufbewahrung der Schlüssel

Allgemeines:

Es sind vier Schlüsselsätze ausgegeben, diese werden wie folgt aufbewahrt:

Satz 1 Schlüsselkasten beim ZL Schelklingen (Stw Bf Schelklingen),

Satz 2 Schlüsselkasten im Stw Bf Münsingen,

Satz 3 Schlüsselbund beim ZL Gammertingen (Bf Gammertingen)

Satz 4 Schlüsselbrett im Stw Bf Münsingen.

Ausgabe der Schlüsselsätze:

Ein Schlüsselsatz darf nur mit Zustimmung des ZL Schelklingen an den Zf ausgehändigt werden.

Der Empfang ist nachzuweisen. Verantwortlich für das Führen der Schlüsselbücher (Bf Schelklingen und Bf Münsingen) bzw. den Empfang der Schlüsselmarke (nur Hzl-Tf im Bf Gammertingen) ist bei Ausgabe in:

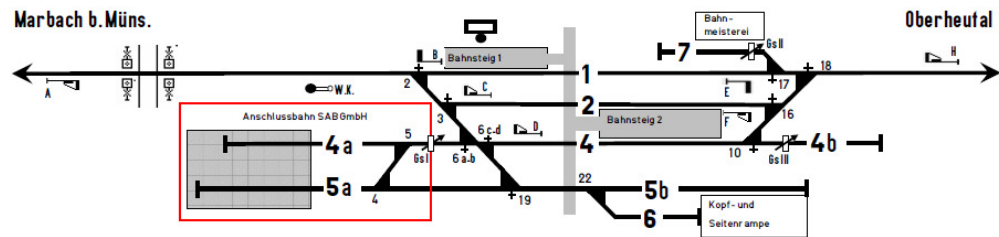
Betriebsstelle	verantwortlich
Schelklingen:	ZL Schelklingen
Münsingen:	öBb oder Zf
Gammertingen:	ZL Gammertingen

Bei der Ausgabe des Schlüsselsatzes Nr.2 (Stw Bf Münsingen) oder der Entnahme von einzelnen Schlüsseln daraus, muss zusätzlich zum Eintrag ins Schlüsselbuch auf der Merktafel im Stw Münsingen angeschrieben werden, bei wem und zu welchem Zweck sich die Schlüssel befinden.

noch
 Zu § 15 (5)
 Zu § 15 (10)

Ansicht Schlüsselbrett im Stw Münsingen:

Bahnhof Münsingen (Mn)



Kurbelwerk	W 19	Gs I	Gs II	Gs III	Schlüssel für vorübergehend angebrachte Schösser
Sig H	Wasserkran (W.K.)	DB 21	Merkschilder		
Warnflagge		Winkscheibe		Befehlstab	

Bescheinigung der Vollständigkeit:

Verantwortlich für die Vollzähligkeit der Schlüssel ist der jeweilige Zf. Ist auf einer Betriebsstelle ein Weichen- oder Gleissperrenschlüssel verwendet worden, darf der Zug erst Abfahren, wenn der Zf die Vollständigkeit der Schlüssel an den ZL Schelklingen bestätigt hat. Dies ist im Fahrtbericht in der Spalte "Bemerkungen" durch den Satz "Schlüsselsatz Nr..... vollständig vorhanden" und das Namenszeichen zu dokumentieren.

Ist der Bf Münsingen örtlich besetzt, hat der öBb die Vollständigkeit der Schlüssel zu prüfen und soweit erforderlich im Fahrtbericht zu bescheinigen.

Verlust von Schlüsseln:

Können zur Abfahrt durch den Zf nicht alle Schlüssel bescheinigt werden oder wird ansonsten ein fehlender Schlüssel festgestellt, ist sofort der ZL Schelklingen zu verständigen. Der ZL Schelklingen hat dies im Meldebuch zu dokumentieren und sofort den öBL und den signaltechnischen Wartungsdienst zu verständigen.

Bis zum Wiederauffinden des Schlüssels, Anbringen eines Handverschlusses oder Schösseraustausch werden alle Züge mit Befehl Nr. 9 unterwiesen die betroffene Betriebsstelle auf Sicht zu befahren (Grund: aufgehobene Signalabhängigkeit).

Weitere Maßnahmen wegen aufgehobener Signalabhängigkeit sind durch die Streckenhöchstgeschwindigkeit von max. 50 km/h nicht erforderlich.

Zu § 17 (1) Bahnhöfe ohne Einfahrsignal

Die Bahnhöfe (Klein)Engstingen, Marbach b. M., Münsingen und Oberheutal verfügen nur über Trapeztafeln (Signal Ne 1).

Hinweis: Die noch aus der Vergangenheit stammenden Einfahrsignale der Bahnhöfe Münsingen und Oberheutal sind ausgekreuzt.

Zu § 17 (2) Gleichzeitige Fahrten

In den Bf Münsingen sind gleichzeitigen Einfahrten bei Zugsicherung nach SbV zu § 1 (2) Betriebsart b) zugelassen.

Zu § 17 (3) Einfahrten in Stumpfgleise, verkürzter D-Weg, Einfahrweg verkürzt

In den Bf (Klein)Engstingen wird planmäßig in ein Stumpfgleis eingefahren. Im Fahrplan ist dies mit Zs 3 Kennziffer „3“ gekennzeichnet. Die Einfahrtgeschwindigkeit beträgt 30 km/h.

In den Bf Schelkingen (DB Netz AG) wird planmäßig in ein Gleis mit verkürztem Durchrutschweg (D-Weg) eingefahren. Im Fahrplan ist dies mit Zs 3 Kennziffer „3“ gekennzeichnet. Die Einfahrtgeschwindigkeit beträgt 30 km/h.

In den Bf Münsingen wird bei Zugsicherung nach SbV zu § 1 (2) Betriebsart b) der SbV in ein Einfahrgleis das nicht in seiner gesamten Länge befahren werden kann (verschlossener Radvorleger mit Sh 2-Scheibe) eingefahren.

Es gilt bei Zugsicherung nach SbV zu § 1 (2) Betriebsart a) oder b) grundsätzlich eine Einfahrtgeschwindigkeit von 40 km/h in Verbindung mit einem Verhalten des Triebfahrzeugführers gemäß Stumpfgleis- und Frühhaltanzeiger (Signal Zs 13). Im Fahrplan ist dies mit Zs 3 Kennziffer „4“ und Zs 13 gekennzeichnet. Der Tf hat also immer mit einem verkürzten Einfahrweg zu rechnen und seine Fahrweise dementsprechend anzupassen.

Zu § 17 (6) Zustimmung zur Abfahrt, Fahrerlaubnis

Bei Besetzung des Bf Münsingen mit einem öBb gibt dieser Zuglaufmeldungen gemäß §10 FV-NE ab. Diese werden im Fernsprechbuch Anlage 3f) eingetragen.

Er übermittelt die Fahrerlaubnis in vollem Wortlaut dem Zugführer.

Zu § 17 (8) Abfahrauftrag

Bei Besetzung des Bf Münsingen mit einem öBb wird der Abfahrauftrag (Zp 9) durch den öBb erteilt.

Zu § 17 (9) Bahnhöfe ohne Ausfahrtsignal

Hinweis: Im Zugleitverfahren nach FV-NE verfügen Bahnhöfe nicht über Ausfahrtsignale. Die noch aus der Vergangenheit stammenden Ausfahrtsignale der Bahnhöfe Münsingen und Oberheutal sind daher ausgekreuzt.

Teilweise sind jedoch Haltetafeln (Signal Ne 5) vorhanden. Siehe hierzu die Anlage 1 und die Anlagen 2a) bis d) zur SbV.

Zu § 18 (1) Benachrichtigung der BÜP

Der BÜP muss mit Warnkleidung, einer rot-weißen Signalflagge und bei Nacht mit einer rot abblendbare Leuchte ausgestattet sein.

Für die Benachrichtigung der BÜP bei Ausfall der technischen Sicherung der BÜ wird der Streckenfahrplan verwendet.

Züge sind dem BÜP durch den ZL zusätzlich anzukündigen bei:

- Fahren vor der planmäßigen Abfahrt
- Ausfall von Zügen
- Verkehren von Sonderzügen
- Änderung der Reihenfolge

Er ist zu diesem Zweck mit einem Mobilfunktelefon zu versehen, die Rufnummer ist vom BÜP vor Beginn der Sicherung dem ZL Schelklingen bekanntzugeben.

Zu § 18 (5) Benachrichtigung der Rotten

Bei Einsatz von Rotten im Gleis sind ein oder mehrere Sipo zu bestimmen, der für die rechtzeitige Warnung der Rotte bei Annäherung eines Zuges verantwortlich ist. Er muß Warnkleidung tragen, ein Mehrklanghorn, eine rot-weiße Signalflagge, einen Streckenfahrplan, ein Mobilfunktelefon sowie eine richtig zeigende Uhr mit sich führen.

Außer den Eintragungen im „Meldebuch für den Zugleiter“ kennzeichnet der Zugleiter die Arbeitsstelle der Rotte durch einen senkrechten roten Strich im „Meldebuch für den Zugleiter“ und vermerkt dort Beginn und Ende der Arbeiten einschließlich Uhrzeitvergleich und Name des Anmeldenden und Rufnummer.

Der Sipo hat sich über Mobilfunktelefon zu melden (die Rufnummer ist vor Beginn der Arbeiten dem ZL Schelklingen mitzuteilen) und sich über die Zuglage zu informieren.

Züge sind dem Sipo durch den ZL zusätzlich anzukündigen bei:

- Fahren vor der planmäßigen Abfahrt
- Ausfall von Zügen
- Verkehren von Sonderzügen
- Änderung der Reihenfolge

Zu § 19 Verhalten bei gefahrdrohender Witterung

Bei witterungsbedingten und anderen gefahrdrohenden Umständen (Sturm, Eis, Schnee usw.), die befürchten lassen, dass Gleisen nicht ohne Gefahr befahren werden können, ist eine Erkundung durchzuführen.

Die Erkundung erfolgt vorrangig mit Straßenfahrzeugen entlang der Strecke. Sollte dies nicht möglich sein, darf die Erkundung auch mit Triebfahrzeugleerfahrten oder wenn es nach Vereinbarung mit dem Tf vertretbar erscheint, darf die Erkundung auch mit Reisezügen (bei Nacht nur wenn Tfiz mit Fernlicht ausgerüstet ist) durchgeführt werden. Der Auftrag zu Erkundung wird mit Befehl Nr. 9 „auf Sicht“ zu fahren, durchgeführt.

Bei Gefahr von Vereisung von Spurrillen siehe Anlage 5 zur SbV.

Zu § 25 (1) Verkehren (Einlegung) von Sonderzügen – Ausfall von Zügen

Die Fahrplananordnung für Sonderzüge sind rechtzeitig vor Verkehren den zuständigen Stellen vorzulegen.

Der Ausfall von Zügen in unverzüglich dem öBL (siehe zu § 13 (1)) sofort zu melden.

Folgende Zugnummern stehen dem ZL Schelklingen für dringende Sonderfahrten zur Verfügung:

Sonstige Züge 500 – 519; **Nfz** (Skl) 520 – 539; **Sperrf.** 540 – 549

Zu § 25 (2) Zuständigkeit für das Einlegen von Sonderzügen

In dringenden Fällen darf der Zugleiter Sonderfahrten, Leerzüge, Arbeitszüge, Hilfszüge, Sperrfahrten und Übergabezüge einlegen. Der öBL ist baldmöglichst über das Verkehren solcher Züge zu benachrichtigen.

Im Regelfall werden Sonderzüge jedoch mittels Fahrplananordnung durch den öBL oder einen von ihm beauftragten Betriebsmitarbeiter bekannt gegeben.

Zu § 25 (3) Fahrplan

Für Sonderfahrten, die der ZL Schelklingen bekannt gibt, ist der Fahrplan durch Befehl Nr. 11 als Vergleichsfahrplan eines Buchfahrplanes bekanntzugeben.

Ansonsten wird der Fahrplan mittels Fahrplananordnung bekannt gegeben.

Zu § 26 (2) Planmäßiges Sperren von Gleisen

Planmäßige Gleissperrungen erfolgen durch Fahrplananordnung bzw. Betriebsanweisung des öBL.

Zu § 27 (14) Abstellen von Fahrzeugen auf freier Strecke

Fahrzeuge dürfen nicht regelmäßig auf der freien Strecke abgestellt werden. Das Abstellen von Nebenzugfahrzeugen auf der freien Strecke ist in einer Betra zu regeln.

Zu § 30 (7) Nachfahren von Nebenzugfahrzeugen hinter Zügen

Das Nachfahren von Nebenzugfahrzeugen hinter Zügen wird nicht zugelassen.

3. Abschnitt
Zugfahrdienst

Zu § 31 (1) Einmannbetrieb

Auf der Strecke von (Klein)Engstingen bis Schelklingen wird mit Triebwagenzügen im Einmannbetrieb gefahren. Der Triebfahrzeugführer ist bei Triebwagenzügen Zugführer.

Zu § 31 (2) Streckenkenntnis

Steht keine streckenkundiger Triebfahrzeugführer und / oder Zugführer zur Verfügung ist dem Tf ein mit den Streckenverhältnissen vertrauter Betriebsmitarbeiter als Lotse beizugeben.

Zu § 32 (1) Länge der Züge

Reisezüge dürfen in der Regel nicht länger als die Bahnsteige sein. Übersteigt ausnahmsweise die Länge eines Reisezuges die Bahnsteiglänge, so sind die Reisenden vom Zugpersonal über das sichere Ein- und Aussteigen zu unterrichten, ggf. sind die nicht am Bahnsteig befindlichen Türen zu verschließen bzw. zu bewachen bzw. eine geeignete Ein- oder Ausstiegshilfe aufzustellen. Hierzu können in der Fahrplananordnung betriebliche Regelungen oder Betriebsanordnungen gegeben werden.

Betriebsstelle	Bahnsteiglänge [m]
Bf (Klein) Engstingen (ENAG)	46
Hp Kohlstetten	70
Hp Offenhausen	50
Hp Gomadingen	85
Bf Marbach (b Münsingen)	60
Hp Grafeneck	60
Bf Münsingen	90 (Bahnsteig 1; Regelverkehr)
	100 (Bahnsteig 2; Regelverkehr)
	70 (Bahnsteig 4; nur Sonderverkehr)
Bf Oberheutal (nur Güterzüge)	./.
Hp Sondernach	60
Hp Hütten	50
Hp Schmiechen Albbahn	65

Zu § 32 (6)-(7) Gefährliche Güter und außergewöhnliche Sendungen

Wagen mit gefährlichen Gütern und/oder außergewöhnlichen Sendungen dürfen nur mit Genehmigung des öBL und gesonderter Anordnung befördert werden. Die zugehörige Wagenliste ist in diesem Fall beim ZL Schelklingen vorzuhalten.

Zu § 32 (8) Beschränkung in der Verwendung von Wagen; Radsatzlast

Der Streckenanschnitt (Klein)Engstingen – Oberheutal ist in die Streckenklasse C4 (Achslast 20,0 t, Meterlast 8,0 t) eingestuft. Der Streckenanschnitt Oberheutal - Schelklingen ist in die Streckenklasse CE (Achslast 20,0 t, Meterlast 8,0 t) eingestuft.

Radsatzschema:

Strecken- klasse	Radsatz- last	Fahrzeugge- wicht je Längeneinheit	a Abstand der Drehgestell-Radsätze b Abstand des ersten Radsatzes vom nächstgelegenen Pufferende c Abstand zwischen den Innen-Radsätzen in m
CE	20 t	8,0 t/m	
C 4	20 t	8,0 t/m	

Für Triebfahrzeuge und einzelne Wagen sind Ausnahmen durch den öBL zulässig.

Zu § 35 (2) Nachgeschobene Züge

Nachschieben wird nur im Rahmen einer Betra für Arbeitszüge, sowie bei liegendebliebenen Zügen entsprechend den Anweisungen des Nmg bzw. öBL zugelassen.

Zu § 37 (2)-(3) Wagenliste

Für die planmäßig verkehrenden Triebwageneinheiten wird eine Dauerwagenliste und Dauerbremszettel zugelassen. Bei allen anderen Zügen ist eine Wagenliste zu führen. Auf den Achskilometernachweis wird verzichtet.

Zu § 38 (1) Form des Fahrtberichts

Jeder Zug muss mit dem Fahrtbericht (Anlage 3c zur SbV) ausgestattet sein. Der Zugführer führt den Fahrtbericht für jeden Zug. Vermerke über Zuglaufmeldungen, erteilte Befehle und sonstige Vorkommnisse sind einzutragen.

Die zugehörigen Befehle werden dadurch nicht ersetzt. Ist der Zf zugleich Tf muss er den Fahrtbericht stets im Blickfeld haben.

Zu § 38 (3) Abgabe des Fahrtberichts

Die Fahrtberichte sind beim ZL Schelklingen oder ZL Gammertingen abzugeben, der diese monatlich an den öBL weiterleitet.

Zu § 40 (5) Schlussbremse

Bei Zügen darf ein Fahrzeug ohne wirkende Bremse nicht am Schluß laufen.

Zu § 41 (1) Brems tafeln

Als Bremsweg sind 400 m festgelegt. Es gilt die Brems tafe l Anlage 8 zur SbV. Die erforderlichen Mindestbrems hundertstel sind im Fahrplan dargestellt.

Maßgebende Neigung

Wird eine stärkere maßgebende Neigung als 10 ‰ (1:100) bergauf oder bergab von Zügen befahren, so sind die Streckenabschnitte in den Fahrplanunterlagen mit einer maßgebenden Neigung über 10 ‰ (1:100) bis 25 ‰ (1:40) durch eine Sägelinie gekennzeichnet.

Zu § 45 (1) Zulässige Höchstgeschwindigkeit

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit für Züge in

- Bremsstellung P/R beträgt 50 km/h
- Bremsstellung G beträgt 50 km/h.

Die örtlich zugelassenen Geschwindigkeiten sind im Verzeichnis der zulässigen Geschwindigkeiten (VzG) in der Anlage 10 zur SbV dargestellt.

Zu § 45 (2) Fahrgeschwindigkeiten; Geschwindigkeitseinschränkungen

Alle Geschwindigkeitsbeschränkungen sind auf der freien Strecke mit den Signalen Lf 6 und Lf 7 signalisiert.

Alle Geschwindigkeitsbeschränkungen in den Bahnhöfen sind mit den Signalen Zs 3v und Zs 3 signalisiert.

Zu § 45 (4) Geschwindigkeitseinschränkungen ; Baulich nicht gesicherter Schienenbruch

Vor einem baulich nicht gesicherten Schienenbruch ist zu halten.

Für die Beurteilung der Befahrbarkeit eines baulich nicht gesicherten Schienenbruchs ist Anlage 6 zur SbV zu beachten.

Die Entscheidung darf jeder Betriebs- oder Bahnunterhaltungsmitarbeiter treffen.

Die Bruchstelle darf ggf. unter Beobachtung durch einen Betriebs- oder Bahnunterhaltungsmitarbeiter mit höchstens 5 km/h befahren werden.

Zu § 47 (10) Zurücksetzen des Zuges

Auf dem Streckenabschnitt Münsingen – Schelklingen kann es wegen Funkschatten und gestörter Fernsprechverbindung zwischen km 39,305 (Standort der Trapeztafel (Ne 1) bzw. des ehemaligen Esig des Bf Oberheutal aus Richtung Schelklingen) und dem EG des Bf Hütten zu Verständigungsschwierigkeiten zwischen Zf und dem ZL Schelklingen kommen.

Um im Falle von Unregelmäßigkeiten/Störungen des Zuglaufs dennoch eine sichere Betriebsführung zu gewährleisten, wird für das Zurücksetzen von Zügen in diesem Abschnitt folgendes Verfahren zugelassen:

1. Zurücksetzen in Richtung Schelklingen.

Das Zurücksetzen von Zügen in Richtung Schelklingen ohne Verständigung des Zugleiters in Schelklingen ist nur bis zum BÜ Mühlstrasse (km 50,871) erlaubt. Spätestens dort ist über Handy oder Posttelefon mit dem ZL Verbindung aufzunehmen und weitere Vereinbarungen zu treffen. Frühere Möglichkeiten der Verständigung sind durch den Zf wahr zu nehmen.

Dadurch kann ggf. der Zugverkehr zwischen Hütten und Schelklingen weiterhin abgewickelt werden – siehe lfd.Nr. 3.3.

2. Zurücksetzen in Richtung Münsingen

Das Zurücksetzen von Zügen in Richtung Münsingen ohne Verständigung des ZL Schelklingen ist nur bis zum Standort der Trapeztafel des Bf Münsingen aus Richtung Schelklingen (km 35,210) erlaubt. Spätestens dort ist mit dem ZL Schelklingen Verbindung aufzunehmen und es sind weitere Vereinbarungen zu treffen. Frühere Möglichkeiten der Verständigung sind durch den Zf wahr zu nehmen. Dadurch kann der Zugverkehr zwischen Hütten und Schelklingen ggf. weiterhin abgewickelt werden – siehe lfd.Nr. 3.3.

3. Hinweise für ZL und Zf für die fahrdienstliche Behandlung und Durchführung der Zugfahrten

3.1

Für die Durchführung der Fahrten sind die Bestimmungen des § 31a) und b) der FV-NE zu beachten. Die Geschwindigkeit des zurückzusetzenden Zuges wird jedoch grundsätzlich auf 10 km/h beschränkt.

3.2

Im Meldebuch des Zugleiters sind diese Zugfahrten nachträglich einzutragen.

3.3

Im Fall zu lfd. Nr. 2. darf der Zugbetrieb zwischen Schelklingen und Hütten entgegen den Bestimmungen zu § 12(1) FV-NE für den Einzugbetrieb weiterhin abgewickelt werden, wenn bekannt ist, wo sich der zurücksetzende Zug befindet sich keine Zugteile zurückgelassen wurden.

4. Abschnitt Rangierdienst

Zu § 51 (13) Örtliche Besonderheiten; Bf Schelklingen Rangieren auf dem Einfahrgleis aus Richtung Münsingen

(Bf Schelklingen wird nach Ril 408 betrieben; siehe dortige ÖRil)

Das Einfahrsignal Esig 5G des Bahnhof Schelklingen steht im Gefahrpunktabstand zur Spitze der Weiche W 530, daher wird in der Regel im Einfahrgleis aus Richtung Münsingen nicht rangiert.

Wenn im Bahnhof Schelklingen dennoch auf dem Einfahrgleis aus Richtung Münsingen rangiert wird, ist zusätzlich zu den Örtlichen Richtlinien der DB Netz AG folgendes durch das Rangierpersonal zu beachten:

1. **Es wird nur bis km 57,421 ausgezogen:**
es sind keine Bedienhandlungen durch das Rangierpersonal vorzunehmen

2. **Es wird über km 57,421 ausgezogen:**
die Unwirksamkeitstaste UT2 in km 57,426 ist durch das Rangierpersonal zu bedienen, um den Einschaltkontakt K2 in km 57,421 unwirksam zu schalten

Diese Besonderheit ist zwischen dem Fdl Schelklingen und dem Triebfahrzeugführer bzw. Rangierbegleiter gemäß Ril 408.0811 zu vereinbaren.

Darüber hinaus gelten die Regelungen für „Auf dem Einfahrgleis über Signal Ra 10 oder Einfahrweiche hinaus rangieren“ gemäß Ril 408.0851 Abschnitt 3 (im Bf Schelklingen: über die Einfahrweiche W 530 hinaus rangieren).

Zu § 51 (13) Örtliche Besonderheiten; alle Betriebsstellen außer Schelklingen

Die Regelungen sind in den Anlagen 2a) bis d) zur SbV gegeben.

Zu § 53 (5) Rangieren im Gefälle

Wegen anschließendem Gefälle sind auf allen Bahnhöfen der Zugleitstrecke Fahrzeuge mit besonderer Vorsicht zu bewegen, abgekuppelte oder abgestellte Wagen oder Zugteile sind mit Radvorlegern oder Hemmschuhen ordnungsgemäß zu sichern (siehe Anlage 2a)-d) zur SbV).

Zu § 55 (1) Sichern von Bahnübergängen

Technisch nicht gesicherte BÜ die von Rangierabteilungen befahren werden, sind nach FV-NE § 44 (8) zu sichern.

Zu § 55 (2) Sichern des höhengleichen Überganges im Bf Münsingen Gleise 1, 2, 4 und 5

Für das Befahren des höhengleichen Übergangs über die Gleise 1, 2, 4 und 5 gilt folgende Regelung:

Vor dem höhengleichen Übergang zu den Bahnsteigen müssen Rangierfahrten anhalten, wenn Wegebenutzer bzw. Reisende gefährdet werden können.

Soweit erforderlich, müssen die Wegebenutzer bzw. Reisenden vor der Weiterfahrt durch Signal Zp 1 gewarnt werden. Danach darf mit Schrittgeschwindigkeit der Übergang befahren werden.

Zu § 56 Abstoßen und Ablaufen

Das Abstoßen und Ablaufenlassen von Wagen ist auf allen Bahnhöfen der Zugleitstrecke verboten.

Zu § 57 (1) Bremsen beim Rangieren mit Tfz

Alle Wagen sind an die durchgehende Bremse anzuschließen. Vor Rangierbeginn ist stets eine vereinfachte Bremsprobe durchzuführen.

Zu § 58 (2) Aufbewahren der Festlegemittel

Die Hemmschuhe und Radvorleger sind auf dem Tfz mitzuführen. Ein Verbleib nicht benötigter Hemmschuhe auf den Betriebsstellen, außer im Bf Münsingen, ist nicht zugelassen.

Zu § 58 (3) Abstellen und Festlegen von Fahrzeugen – Allgemeines

Bei Gleisen mit einer Neigung größer 2,5 ‰ (1:400) sind die Fahrzeuge oder Fahrzeuggruppen wie nachfolgend beschrieben festzulegen. Für das Festlegen von Fahrzeugen sind Hand- oder Feststellbremsen zu verwenden. Eine Hand- oder Feststellbremse darf ersetzt werden durch Auflegen eines doppelseitig wirkenden Radvorlegers zwischen zwei Radsätzen oder durch Auflegen je eines Hemmschuhs oder eines einseitig wirkenden Radvorlegers aus beiden Richtungen unter einem Rad oder einem Drehgestell. Radvorleger oder Hemmschuhe dürfen nicht zwischen den Radsätzen eines Drehgestells aufgelegt werden.

Betriebsstelle	Neigung	eine Hand- oder Feststellbremse anziehen für je		Gefälle Richtung
		Achsen	Tonnen	
(Klein) Engstingen	5,0 ‰	12	300	-
Marbach (b. M.)	3,0 ‰	24	500	(Klein)Engstingen
Münsingen	20,0 ‰	4	80	(Klein)Engstingen
Oberheutal	2,5 ‰	24 (Nebengleise)	500 (Nebengleise)	Schelklingen
Oberheutal	14,0 ‰	4 (Hauptgleis)	100 (Hauptgleis)	Schelklingen

Zu § 58 (6) Abstellen und Festlegen von Fahrzeugen - Erleichterungen

Es werden keine zusätzlichen Erleichterungen zugelassen.
Es sind die Regeln nach § 58 (3), (4) und (5) b) FV-NE anzuwenden.

Zu § 59 (2) Rangieren über die Einfahrweiche oder Rangierhalttafel (Signal Ra 10)

Die Erlaubnis zum Rangieren über die Einfahrweiche oder Rangierhalttafel (Signal Ra 10) hinaus wird mündlich eingeholt.
Die Zustimmung des ZL Schelklingen erfolgt mündlich (kein Befehl) und wird im Meldebuch des ZL Schelklingen eingetragen. Die genauen Regelungen für die einzelnen Bahnhöfe siehe in den Anlagen 2 a) – d) zur SbV. Ggf. beinhaltet die Rangiererlaubnis gleichzeitig diese Zustimmung.
Die Beendigung ist dem ZL Schelklingen zu melden. Es erfolgt ein Eintrag im Meldebuch des ZL Schelklingen über die Beendigung.

Zu § 59 (3) Gefährdende Rangierbewegungen

Es sind die Regelungen unter Rangierdienst in den Anlagen 2a) bis d) zur SbV zu beachten.

Anlagen zu FV-NE

- Zu Anlage 3** Es wird ein vom Muster abweichender Buchfahrplan verwendet, siehe Anlage 3e) zur SbV.
- Zu Anlage 7** Es wird ein vom Muster abweichendes Meldebuch für den Zugleiter verwendet, siehe Anlage 3a) für ZL Schelklingen zur SbV.
- Zu Anlage 19** Es wird ein vom Muster abweichender Fahrtbericht verwendet, siehe Anlage 3c) zur SbV.
- Zu Anlage 22** Es gelten die Brems tafeln nach Anlage 8 zur SbV

Anhänge zu FV-NE

zu Anhang III zu § 58 (3)	Betriebsstelle	Maßgebendes Gefälle (alle Gleise)	in Richtung	
			Schelklingen	(Klein)Engstingen
	Bf (Klein)Engstingen	5,0 ‰ (1:200)	- 5,300 ‰	-
	Bf Marbach (b.M.)	3,0 ‰ (1:333)	+9,090‰	+ 3,323 ‰
	Bf Münsingen	20,0 ‰ (1:50)	+ 20,00 ‰	- 11,100 ‰
	Bf Oberheutal	14,0 ‰ (1:71)	- 14,00 ‰	+ 10,236 ‰

Stärkste Steigung:

20,2 ‰ von km 35,350 bis km 35,500 mit L = 150 m

Stärkstes Gefälle:

20,2 ‰ von km 35,500 bis km 35,350 mit L = 150 m

Teil A

Zusätzliche Bestimmungen zu sonstigen Betriebsvorschriften

- | | | |
|----|---|--------------------|
| a) | Eisenbahnsignalordnung / Signalbuch Ril 301 | (ESO) |
| b) | Betriebsunfallvorschrift für NE | (BUVO – NE) |
| c) | Vorschrift für die Bedienung von Signalanlagen für NE | (SIG-VB-NE) |
| d) | Bahnübergangsvorschrift für NE | (BÜV – NE) |
| e) | Vorschrift für Bremsen und Druckbehälter der NE | (VBD – NE) |
| f) | Oberbau-Richtlinien für NE | (Obri – NE) |
| g) | Gefahrgutverordnung
Straße/Eisenbahn/Binnenschifffahrt | (GGVSEB) |
| h) | Unfallverhütungsvorschriften | (UVV) |

a) Eisenbahnsignalordnung ESO / Signalbuch Ril 301

Zu
301.0002
2 (2) **Kennlicht**
Auf das Zeigen eines weißen Kennlichts bei zeitweilig betrieblich abgeschalteten Signalen wird verzichtet

Zu
301.0002
5 (1) **Anschließendender Weichenbereich**
Das Ende des anschließenden Weichenbereiches ist bei Ausfahrten durch ein ¥-Zeichen mit km-Angabe im Buchfahrplan Spalte 3 aufgenommen. Die Geschwindigkeit darf erst dann erhöht werden, wenn der Zug den anschließenden Weichenbereich vollständig verlassen hat. Die ab dem ¥-Zeichen geltende Geschwindigkeit ist in Spalte 2 des Buchfahrplans veröffentlicht. Ein Lf 7 ist an dieser Stelle nicht aufgestellt.

Zu
301.0002
9 **Ungültige Signale**
Die Hauptsignale (Ein- und Ausfahrtsignale) und Sperrsignale der Bahnhöfe Oberheutal und Münsingen sind ungültig und ausgekreuzt.

Zu
301.0301 **Zu Signal Zs 13 - Stumpfgleis- und Frühhaltanzeiger**
Der Bf Münsingen ist mit Zs 13 ausgerüstet.
Siehe hierzu auch die SbV zu § 17 (3).

Zu
301.0501
1 (2) **Zu Signalen Lf1, Lf2 und Lf 3**
Für die Aufstellung der Signale Lf 1,2,3 ist der stellvertretende EBL zuständig.

Zu
301.0501
2 (4)
4 (5)
5 (6) **Zu Signalen Lf 2 und Lf 3**
Anfangs- (Lf 2) und Endscheibe (Lf 3) werden aufgestellt. Die Signale sind rückstrahlend und werden nicht beleuchtet.

Zu
301.0501
8 (4) **Zu Signalen Lf 6 und Lf 7**
Die Lf 6 für Geschwindigkeitsreduzierungen vor Bahnübergängen sind nicht im Bremswegabstand der Strecke (400 m) aufgestellt, sondern im erforderlichen Abbremsweg zum Lf 7.

Zu
301.0501
9 (9) **Zu Signal Lf 7 und Tafel mit der Aufschrift „BÜ“**
Die Signale sind auf der gesamten Strecke aufgestellt.

Zu
301.0601
2 (2) **Zu Signal Sh 2 (Schutzhalt)**
Die Nachtzeichen werden nicht verwendet.

Zu
301.1101
2 (2) **Zu Signal Zg 1 – Spitzensignal**
Alle Züge haben das Nachtzeichen (Zg 1) auch am Tage zu führen.

- Zu
301.1101
3 (2)** **Zu Signal Zg 2 – Schlußsignal**
Bei allen Zügen ohne elektrische Schlußsignale ist eine Tafel oder ein
Licht zugelassen.
Es sollen in der Regel zwei Tafeln oder Lichter verwendet werden.
- Zu
301.1401
1** **Zu Signal Ne 1 – Trapeztafel**
Alle Bahnhöfe sind mit Ne 1 ausgestattet und sind Zuglaufstellen.
Die Haltepunkte – obwohl Zuglaufstellen – jedoch nicht.

b) Betriebsunfallvorschrift (BUVO – NE)

- Allgemeines** Das operative Notfallmanagement wird vertraglich durch die DB Netz AG übernommen. Daher gilt soweit der Notfallmanager (Nmg) der DB betroffen ist ergänzend zur BUVO-NE auch die Ril 123 der DB AG.
- 5.6.1** Mit der Unfallmeldetafel I sind alle Triebfahrzeuge und der Zugleiter ausgerüstet.
Die Unfallmeldetafel II erhält der Zugleiter.
Die Unfallmeldetafeln sind in der Anlage 11 zur SbV enthalten.
- 5.2** Unfallmeldestelle ist der Zugleitbahnhof Schelklingen.
- 7.2** Werden Personen verletzt oder getötet, ist erheblicher Sachschaden entstanden oder öffentliches Aufsehen entstanden, hat sich der öBL und der Nmg sofort an die Unfallstelle zu begeben. Sofern öBL nicht erreichbar, sind der EBL bzw. seine Vertreter und der Vertreter des öBL zu rufen.
- Bei Entgleisungen ist sofort eine technische Untersuchung des Oberbaues und der Fahrzeuge vorzunehmen.
- Die Bundespolizei ist für die Zugleitstrecke zuständig.
(Hinweis: Es handelt sich um eine gepachtete Strecke der DB Netz AG. Die Zuständigkeit bestimmt sich über das Eigentum.)
- Hilfsmittel für den Rettungsdienst** Ausrüstung der Fahrzeuge und Betriebsstellen mit Verbandsmitteln.
Betriebsstelle/Triebfahrzeug/Triebwagen
Kleiner Verbandskasten nach UVV
- Ausrüstung und Standort von Mitteln der ENAG zur Hilfeleistung und Einsatz
1. Hilfskräfte : Fa. Wörner Elektro Bad Urach, anfordern bei
Büro **Tel.: 07125/ 1444-0**
bzw. nach Bereitschaftsplan
 2. Hilfszug : Anfordern über Nmg bzw. öBL.
 3. Territoriale Rettungskräfte / Mittel (THW vertraglich regeln)
über Nmg bzw. öBL anfordern bei Rettungsleitstelle
Notruf 110.
 4. Busnotverkehr, anfordern über Nmg, bzw. öBL bei der DB Zug Bus | RAB.

c) Vorschrift für die Bedienung von Signalanlagen (SIG-VB-NE)

Zu § (1) Umfang der Signalanlagen

- a) Auf der Strecke von (Klein)Engstingen bis Schelklingen sind alle ortsbedienten Weichen
- im Hauptgleis (Zugfahrstraße) sowie
 - die Weichen und Gleissperren mit Flankenschutzfunktionen durch Handverschlüsse zu sichern.
- Ausnahme: Bf Münsingen wird durch Riegel vom Stw, das im EG untergebracht ist gesichert.
- b) Es sind vier Schlüsselsätze ausgegeben, diese werden wie folgt aufbewahrt:
- Satz 1 Schlüsselkasten beim ZL Schelklingen,
 - Satz 2 Schlüsselkasten im Stw Bf Münsingen,
 - Satz 3 Schlüsselbund beim ZL Gammertingen,
 - Satz 4 Schlüsselbrett im Stw Bf Münsingen.

Zu § 3 (4) und § 5 (7, 8)

Ersatzschlüssel und deren Benutzung

Es werden nachstehende **Schlüsselformen** vorgehalten:

Betriebsstelle	Weichen	Schlüsselformen	Weichen	Schlüsselformen
(Klein) Engstingen	1	a ₀	6	a ₀
	3	a ₀	7+	k ₀
	4	w ₀	7-	f ₀
	5	d ₀	8	m ₀
Bf Marbach (b.M.)	1	i ₀	Gs I	h ₀
	2	f ₀	GsII	o ₀
Bf Münsingen	Die Riegelkurbeln des Stellwerk „Mf“ dienen der Fahrstraßensicherung gemäß Verschlussplan – siehe Anlage 2c) der SbV.			
Bf Oberheutal	1	k ₀	11	e ₀
	2	d ₀	12	h ₀
	8	i ₀		

Hinweis:

Mit Erneuerung des Bahnüberganges in Gomadingen und Wegfall der Kurbelschranke sind die dortigen Schlüssel entfallen. Die Zusammensetzung der Schlüsselsätze wurde aktualisiert.

Zu § 9 (3)

Arbeitsbücher

Es sind die Arbeitsbücher nach Anlage 7 und 8 SIG-VB-NE beim ZL Schelklingen zu führen.

Im Bf Münsingen werden keine Arbeitsbücher aufgelegt, die Einträge erfolgen beim ZL Schelklingen.

Zu § 10 (7)

Meldung von Unregelmäßigkeiten

Unregelmäßigkeiten an Signalanlagen sind dem Zugleiter unverzüglich mündlich oder fernmündlich zu melden.

Die sofortige Benachrichtigung des Wartungsdienstes durch den ZL Schelklingen wird hiervon nicht berührt.

d) Bahnübergangsvorschriften für NE (BÜV – NE)

Zu § 5 (1)

Straßenverkehrszeichen

- a) Alle Bahnübergänge (BÜ) sind mit Andreaskreuzen (EBO Anlage 4) zu kennzeichnen.
- b) Bei Bahnübergängen (Bü-F), die nur von Fußgängern benutzt werden und durch Drehkreuze, Zwangswege o.ä. Abschlüssen (vgl. BÜV § 10 (2)) gesichert sind, wird auf die Kennzeichnung mit Andreaskreuzen verzichtet.

Zu § 9 (2)

Standort Pfeif- und Läutetafeln

Diese Regeln der BÜV-NE finden auf der Strecke keine Anwendung.

Zu Anlage 7 2.5.2

Stromversorgung

Zu § 12 (3)

Bei Netzausfall beträgt die Versorgungszeit der Netzersatzbatterie bis zu 3 Std.

e) Vorschrift für Bremsen und Druckbehälter der NE (VBD – NE)

Zu § 1

Geltungsbereich

Alle Schienenfahrzeuge, die auf der Eisenbahninfrastruktur der ENAG verkehren unterliegen den Bestimmungen der EBO.

f) Oberbau – Richtlinien für NE (Obri – NE)

Zu § 1 (1) Einteilung der Gleise und Weichen

Die Gleise und Weichen der SAB werden in die Klasse 2 (mäßig belastet) eingeteilt.

Radsatzlast:

Der Streckenanschnitt (Klein)Engstingen – Oberheutal ist in die Streckenklasse C4 (Achslast 20,0 t, Meterlast 8,0 t) eingestuft.

Der Streckenanschnitt Oberheutal - Schelklingen ist in die Streckenklasse CE (Achslast 20,0 t, Meterlast 8,0 t) eingestuft.

Radsatzschema:

Strecken-klasse	Radsatz-last	Fahrzeugge-wicht je Längeneinheit	a Abstand der Drehgestell-Radsätze b Abstand des ersten Radsatzes vom nächstgeleg Pufferende c Abstand zwischen den Innen-Radsätzen in m
CE	20 t	8,0 t/m	
C 4	20 t	8,0 t/m	

Für Triebfahrzeuge und einzelne Wagen sind Ausnahmen durch den öBL zulässig.

Zu § 1 (2) Haupt- und Nebengleise

Hauptgleise sind die Streckengleise und durchgehenden Hauptgleise in den Bahnhöfen:

Betriebsstelle	Hauptgleise
(Klein)Engstingen	Gleis 4 ENAG und Gleis 2 HzL
Marbach b. M.	Gleis 2
Münsingen	Gleis 1 und das sonstige Hauptgleis 2
Oberheutal	Gleis1

Alle anderen Gleise sind Nebengleise.

Zu § 9 (1) Hektometertafeln; Hektometerstein

Beidseitig beschriftetet Hektometersteine sind im Abstand von 500 m aufgestellt.

Zu § 31 (7) Prüfungsunterlagen der Weichen
Für alle Weichen sind Weichenprüfkarten zu führen.

Zu § 33 (2) Zuständigkeit für Betriebs- und Bauanweisungen
Für das Aufstellen der Betra ist der stellvertretende EBL zuständig.

Zu Abschnitt IV Prüfung der bautechnischen Anlagen
Der EBL prüft jährlich alle bautechnischen Anlagen.
Die Haupt- und Nebenprüfung der Brücken ist im Abstand von 3 Jahren durchzuführen.
Sämtliche Gleisanlagen sind mindestens ½-jährlich zu begehen.
Die Prüfungen und Begehungen sind in den Prüfprotokollen, nachzuweisen.

g) Gefahrgutverordnung Straße Eisenbahn und Binnenschifffahrt (GGVSEB)

Unfallmerkblätter

Wagen mit gefährlichen Gütern und/oder außergewöhnlichen Sendungen dürfen nur mit Genehmigung des öBL und gesonderter Anordnung befördert werden – siehe SbV zu § 32 (6).

Das operative Notfallmanagement wird vertraglich durch die DB Netz AG übernommen. Daher gilt soweit der Notfallmanager (Nmg) der DB betroffen ist ergänzend zur BUVO-NE auch die Ril 123 der DB AG.

Unfallmerkblätter beim Freiwerden gefährlicher Güter werden bei Bedarf über den Nmg von der Notfalleinstelle angefordert.

h) Unfallverhütungsvorschriften (UVV)

Allgemeines Für die ENAG gelten die Unfallverhütungsvorschriften (UVV) der Berufsgenossenschaften für Straßen-, U-Bahnen und Eisenbahnen.

Konstruktive Bauwerke Bei Unterschreitung der Mindestabstände sind gemäß der gültigen Richtlinien UVV (BGV D 30) und der Arbeitstättenrichtlinie „ Schutz gegen Absturz und herabfallende Gegenstände“ (ASR 12/1-3) sowohl organisatorische Maßnahmen (betriebliche Regelungen sowie Warnhinweise beim Betreten der Bauwerke) als auch aus dem Ergebnis der Hauptuntersuchungen dieser Bauwerke, bauliche Maßnahmen eingeleitet.

Dies erfolgt mittels Kennzeichnung aller Geländer mit fehlendem Mindestabstand am Anfang und Ende mit schwarz/gelber Markierung sowie durch Anbringung von Warnhinweisen (bedrucktes Schild) mit der Aufschrift:

„Fehlender Sicherheitsraum, Betreten nur nach vorheriger Gleissperrung“

Die Warnhinweise sind an den Bauwerken beidseitig montiert.

Anlage 12 zur SbV Die betroffenen Bauwerke sind im Verzeichnis Gefahrenbereich: Gleisabstände zu Bauwerken (an Brücken, Einschnitten, Stützwänden und Dämmen) aufgelistet.

Sonstigen Bestimmungen

1. **Bau- und Betriebsanweisung (Beta; La)**
2. **Reinigen und Schmieren der Weichen**
3. **Schneedienst**
4. **Außenbeleuchtung**
5. **Ausrüstung der Triebfahrzeuge**
6. **Schlussbestimmungen**

1. **Betra , La und ihre Bekanntgabe bei Abweichungen vom Regelbetrieb**

La-Stellen dürfen mit Zustimmung des öBL eingerichtet werden. Diese La-Stellen müssen signalisiert sein. Bis diese Bedingungen erfüllt sind, sind die Züge mit Befehl über die La-Stelle zu unterweisen, für Züge die nur zwischen (Klein)Engstingen und Münsingen, bzw. zwischen Münsingen und Schelklingen pendeln wird ein Dauerbefehl zugelassen.

Der Zugleiter trägt nach Bekanntgabe einer La-Stelle, diese sofort in die „**Übersicht der eingerichteten Langsamfahrstellen und sonstigen Besonderheiten**“ ein (Anlage 3d) zur SbV). Nach außer Kraft treten der La ist der Eintrag wieder auszutragen und der Eintrag sichtbar durchzustreichen.

Betra werden an Zugleiter und an die zuständigen Fachbereiche verteilt, diese Stellen haben den Eingang dem öBL zu bestätigen.

Der ZL Schelklingen hat gültige Betren und La-Stellen täglich in das Merkblatt einzutragen.

2. **Reinigen und Schmieren der Weichen**

Die Weichen sind mindestens monatlich zu schmieren und zu reinigen. Dabei sind auch die Spitzenverschlüsse zu prüfen. Die Prüfung der Spitzenverschlüsse sowie das Schmieren der Weichen sind beim ZL Schelklingen nachzuweisen. Die Weichenpflege erfolgt durch Mitarbeiter der ENAG, der Nachweis durch den ZL Schelklingen.

3. **Schneedienst**

Das Räumen und Streuen der Bahnsteige und Verkehrsflächen auf allen Haltepunkten und das Räumen der Weichen auf den Kreuzungsbahnhöfen und ggf. das Reinigen der Spurrillen aller Bahnübergänge wird jährlich bis zum 01.11. durch einen Betriebsanweisung geregelt.

4. **Außenbeleuchtung**

Außenbeleuchtungen auf allen Bahnhöfen und Haltepunkten sind vorhanden und an die örtliche Straßenbeleuchtung angeschlossen und werden durch die Gemeinden ein- und ausgeschaltet. Die Schaltzeiten werden durch den öBL festgelegt und sind bei Fahrplanwechsel und ggf. bei Sonderzügen anzupassen.

5. Ausrüstung der Triebfahrzeuge

Tfz müssen folgende Ausrüstungsgegenstände mitführen

- SbV der Schwäbischen Alb Bahn
- Buchfahrplan
- Unfallmeldetafel I
- Befehlsvordruck FV-NE
- Fahrtbericht
- Schlüssel DB21
- Mobilfunktelefon

6. Schlussbestimmungen

Jeder Mitarbeiter hat seinem Vorgesetzten zu melden, wenn er wahrnimmt, daß die Bestimmungen der SbV mit den bestehenden Verhältnissen nicht mehr übereinstimmen oder wenn er beobachtet, daß von Betriebsvorschriften abgewichen wird.

Verzeichnis der Anlagen zur SbV (Ausgabe 2011)

Anlage 1 Streckenband Skizze

Anlage 2 Bestimmungen für die einzelnen Betriebsstellen:

- a) Bf (Klein)Engstingen
- b) Bf Marbach b. M.
- c) Bf Münsingen
- d) Bf Oberheutal

Anlage 3 Vordrucke:

- a) Meldebuch für den Zugleiter in Schelklingen
- b) Merkblatt
- c) Fahrtbericht
- d) Übersicht der eingerichteten Langsamfahrstellen und sonstigen Besonderheiten
- e) Buchfahrplan (abweichendes Muster zur FV-NE)
- f) Fernsprechbuch öBb Münsingen

Anlage 4 Bedienungsanweisungen für technische BÜ-Sicherungsanlagen

Anlage 5 Anweisungen für das Befahren vereister Spurrillen

Anlage 6 Merkblatt Schienenbrüche

Anlage 7 Streckenkilometrierung und Betriebsstellenkürzel

Anlage 8 Bremstafel

Anlage 9 Besondere Bestimmungen für Dampfzugfahrten

Anlage 10 Verzeichnis der zulässigen Geschwindigkeiten (VzG)

Anlage 11 Buvo und Unfallmeldetafeln

Anlage 12 Verzeichnis Gefahrenbereiche UVV Bauwerke